ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ DES ÉTUDIANTS
DÉMARCHE ET PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

1. PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE

▪ Contexte de la démarche

Dans le cadre du Comité de suivi du PDU, un « Observatoire de la mobilité » a été mis en place et son animation, confiée à l'ADUAN. L'Observatoire entend couvrir à la fois l'analyse quantitative et objective de données brutes sur les pratiques de déplacements dans le Grand Nancy (parution annuelle d'un « Recueil de données ») mais également une analyse qualitative avec des apports pédagogiques et prospectifs sur les tendances en matière de mobilité ou encore avec des apports sociologiques.

C'est dans ce cadre que l'Agence a mis en œuvre en 2009, en partenariat avec les Universités département de Sociologie de l'Université de Nancy, une enquête spécifique sur les comportements de mobilité des étudiants. Cette enquête s'intègre dans la dynamique de projets actuelle (Plan Campus, Projet ARTEM, etc.) mais questionne aussi la localisation des logements des étudiants, les pratiques et perceptions de ces derniers, leurs degré d'intégration dans la ville ou encore leur autonomie.

Cette étude repose sur **une véritable démarche partenariale** Universités/Agence : la totalité des étudiants inscrits en Licence2 de Sociologie ont participé à la passation du questionnaire, en collaboration avec des enseignants chargés de TD de méthode quantitative. Des étudiants issus du Bureau de la vie étudiante de Nancy1, de la faculté de Médecine et de la FEDEN ont également été associés à la démarche.

▪ Objectifs : mettre en confrontation pratiques et perceptions des étudiants

L'étude vise à mieux comprendre les différentes logiques et pratiques de mobilité de la population étudiante : leurs pratiques sont-elles homogènes ? Sont-ils plus sensibles aux nouvelles valeurs (respect de l'environnement, déplacements « propres »…) ? Quels sont les ressorts de leur mobilité (pragmatisme vs contraintes) ? Quel degré d'autonomie possèdent-t-ils (retour régulier chez les parents)? Ont-ils un comportement citoyen ? Quel est leur degré d'appartenance à la ville ? Quel est leur rapport et attachement à la mobilité automobile ?...

Par ailleurs, en filigrane, repose dans cette enquête l'hypothèse que cette population jeune est ouverte à l'innovation et apte à l'expérimentation. Une population qui pourrait être sensible par exemple à de nouveaux services de mobilité (covoiturage, services de vélos en libre service, nouveaux canaux d'information, etc.).

L'enquête ne se limite donc pas à la seule analyse des pratiques de mobilité mais élargit le questionnement aux modes de vie étudiant, à leur intégration et implication dans la « vie de la cité ». Elle permet aussi de rappeler que la mobilité ne concerne pas seulement la question des infrastructures et des services proposés, mais est liée également aux valeurs et perceptions tout comme aux besoins de déplacements de chacun.

▪ Une étude axée sur deux sites universitaires

« Campus 1 » (Brabois/Montet/Aiguillettes/ARTEM) : un site universitaire en « périphérie » ; avec un fonctionnement proche de celui des campus anglo-saxons. Il s'agit d'interroger la logique interne de cet espace dédié et de comprendre comment on s'y rend, on s'y déplace en son sein, etc. À noter que seuls les étudiants ont été enquêté alors que ce site draine également enseignants et salariés qui ont leurs propres besoins et pratiques de déplacements.

Ce site est composé principalement par le Campus de Sciences et Techniques, la faculté de sports STAPS, l'IUT de Nancy-Brabois, la faculté de Médecine ainsi que l'INPL.

> *Un pôle dont la structuration et les dynamiques devraient par ailleurs évoluer suite à l'implantation, sur le Pôle Molitor, d'ARTEM-Nancy (qui réunit l'École des Mines, l'École d'Art, l'École de commerce de Nancy et l'IAE) et de l'institut Jean Lamour (5 laboratoires). Une implantation qui renforcera notablement la présence étudiante sur ce pôle.*

« Campus 2 » (Facultés des Lettres Sciences Humaines/Droit) : un site universitaire en « centre-ville ». Cette implantation engendre une confrontation entre population spécifique (étudiants) et population résidente.

> *Ses activités cohabitent avec celles du centre-ville. Le campus rencontre une problématique davantage ciblée sur des questions liées à la voiture et au stationnement et aux gênes occasionnées par la présence étudiante pour les riverains.*

▪ Méthodologie de l'enquête

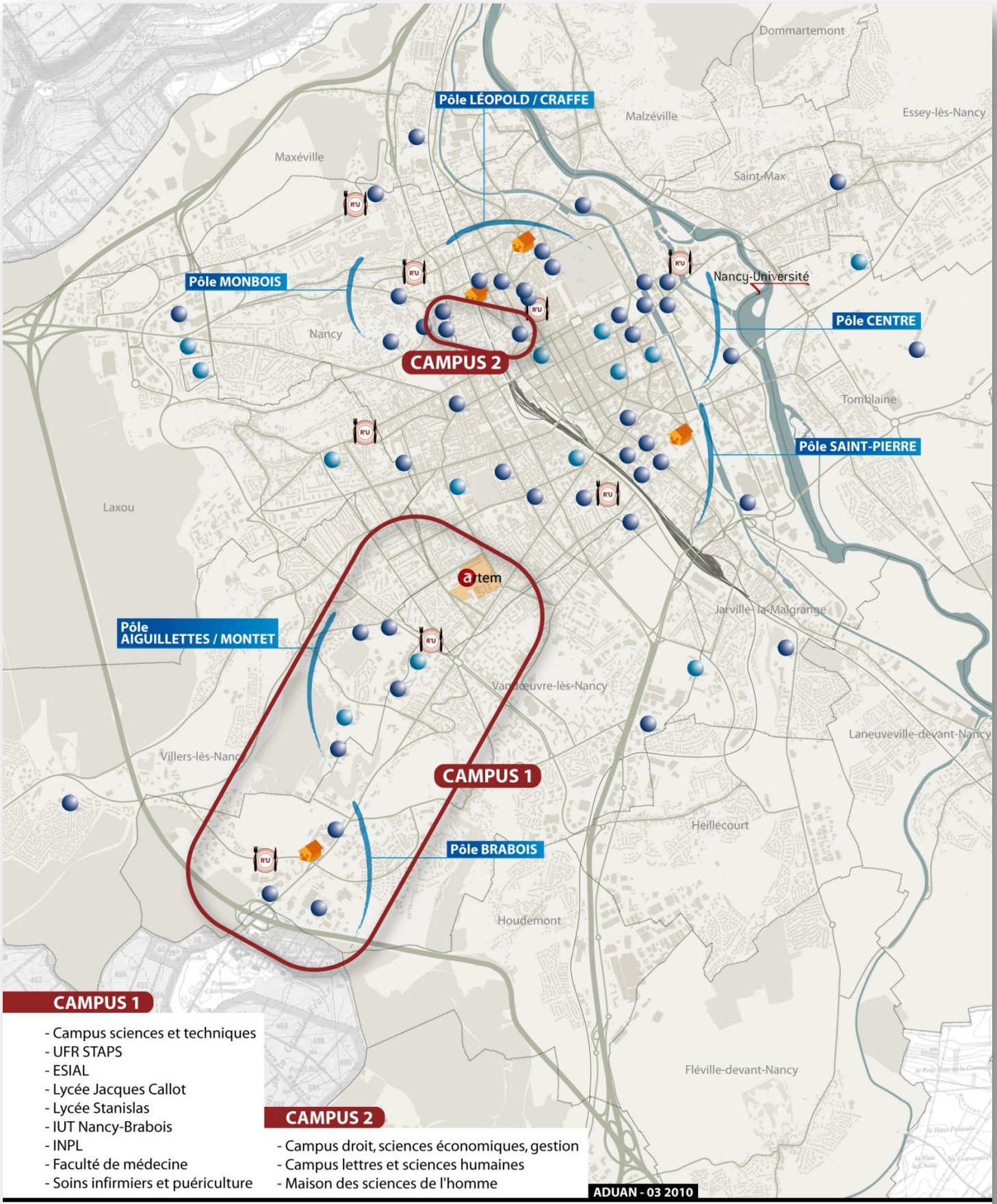
L'enquête a lié démarches quantitative et qualitative, en vue de croiser les données subjectives recueillies lors d'entretiens collectifs semi-directifs avec les pratiques et comportements directement mesurables par questionnaire.
Ainsi, ont été rencontrés dans un premier temps des étudiants volontaires, adhérents ou non d'associations étudiantes, lors d'entretiens individuels et collectifs. Par la suite, et sur la base des informations recueillies lors des entretiens, a été conçu le questionnaire posé selon le mode de passation en « face à face ».

▪ La portée de l'enquête : un potentiel de reproductibilité fort

Cette méthodologie peut être reproduite sur d'autres populations (les séniors par exemple) ou sur d'autres lieux :
-*le cœur de l'agglomération :* pour appréhender comment les gens s'y déplacent et transitent.
-*le quartier :* est-il ou peut-il devenir une « aire de tranquillité - aire de proximité » où l'on se déplace mieux (à pied plutôt qu'à voiture) et moins ?
-*les espaces commerciaux :* quelles pratiques de mobilité génèrent ces regroupements de grandes enseignes dans un centre commercial ou dans une zone commerciale, en milieu urbain ou périurbain ?

L'enquête en chiffres-clés

- **5** entretiens collectifs réunissant au total **25** étudiants
- **Avril à juin 2009** : formation des enquêteurs et passation du questionnaire
- **80** enquêteurs dont 65 étudiants inscrits en Licence2 de Sociologie
- **75** questions posées dans le questionnaire
- **30** minutes en moyenne de passation de questionnaire
- **763** étudiants interrogés (345 étudiants sur le Campus 1 et 418 sur le Campus 2)



CAMPUS 1

- Campus sciences et techniques
- UFR STAPS
- ESIAL
- Lycée Jacques Callot
- Lycée Stanislas
- IUT Nancy-Brabois
- INPL
- Faculté de médecine
- Soins infirmiers et puériculture

CAMPUS 2

- Campus droit, sciences économiques, gestion
- Campus lettres et sciences humaines
- Maison des sciences de l'homme

ADUAN - 03 2010

Etablissement universitaire ou école

Etablissement du secondaire délivrant des diplômes universitaires

Restaurant universitaire

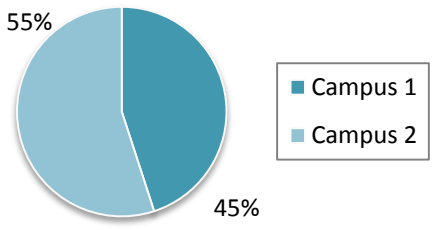
Rectorat et présidences

LES PÔLES UNIVERSITAIRES NANCÉIENS

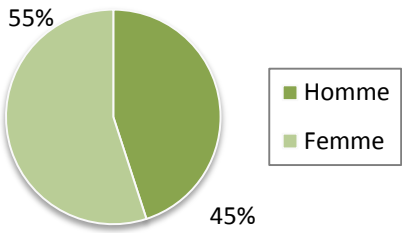
SITES ENQUÊTÉS

- **Profil des étudiants interrogés : un échantillon aux caractéristiques sociodémographiques proches des effectifs étudiants inscrits dans les deux sites universitaires étudiés[1].**

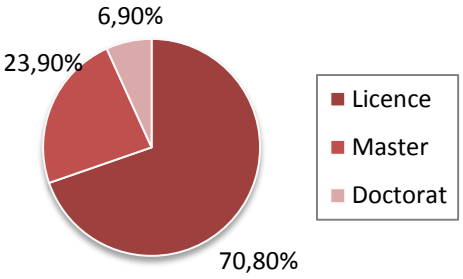
Site universitaire d'appartenance



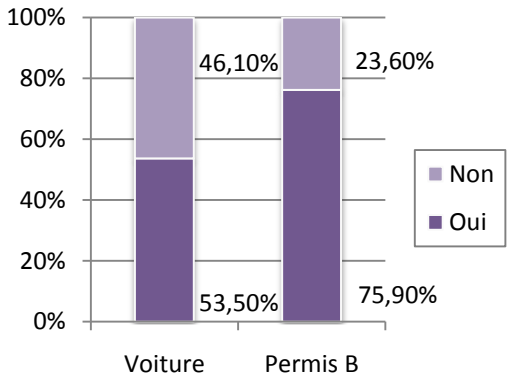
Sexe



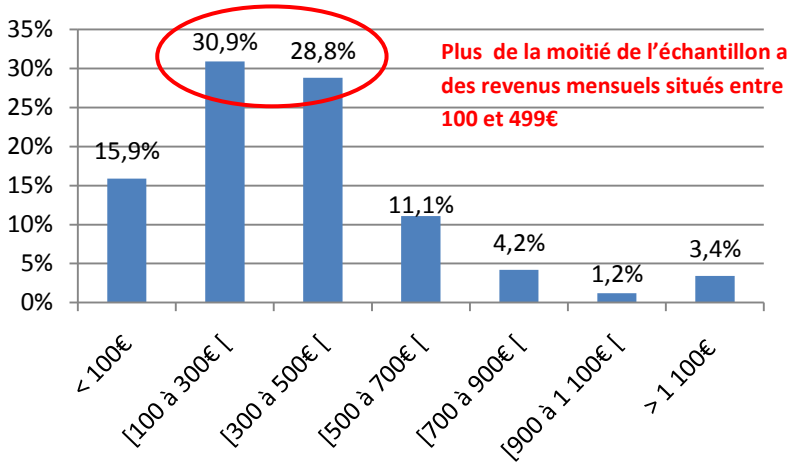
Cycle d'études



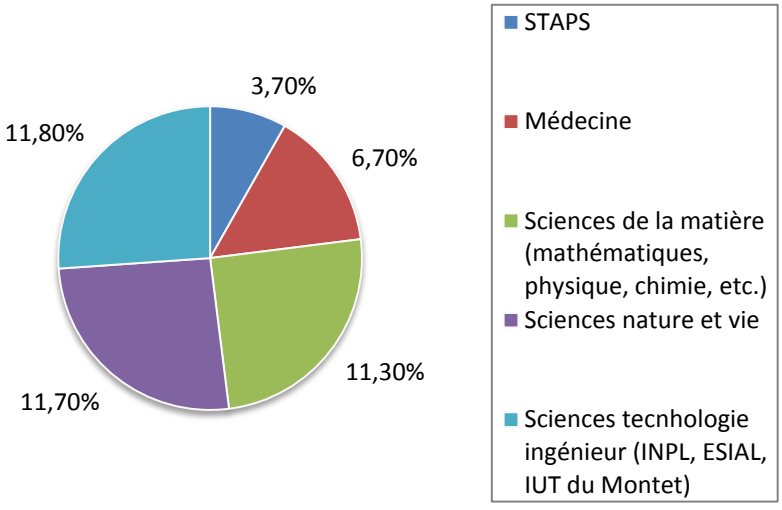
Possession...



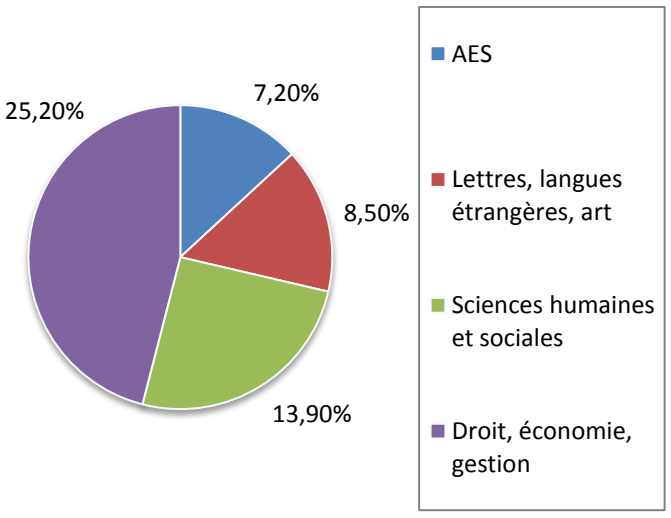
Répartition des étudiants interrogés selon le revenu mensuel global



Filière de formation - Campus 1



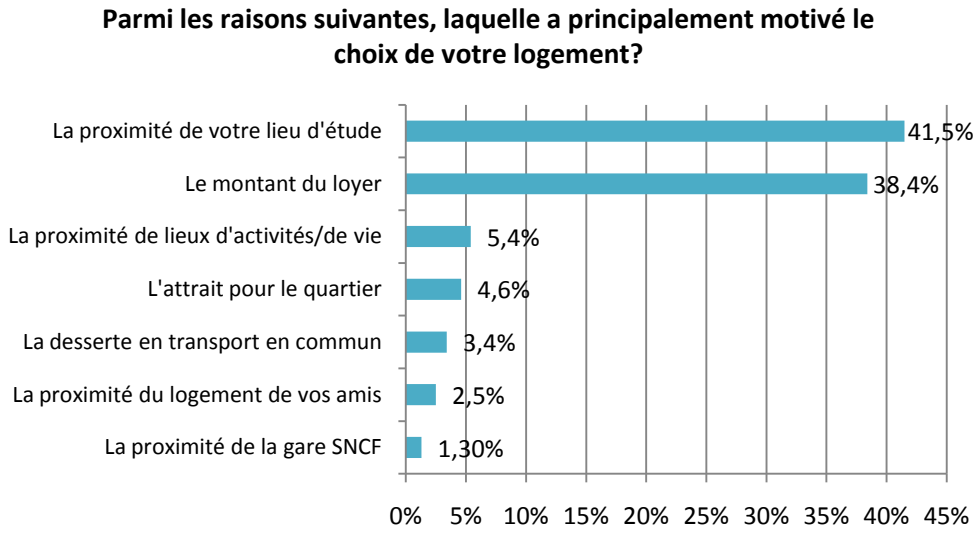
Filière de formation - Campus 2



[1] Échantillonnage par « quota » sur les variables « filière d'étude », « cycle d'étude » et « sexe » des deux grands sites universitaires étudiés.

2. LES PRINCIPAUX APPORTS DE L'ENQUÊTE

- **Le lieu de résidence :** *point de départ de la mobilité*

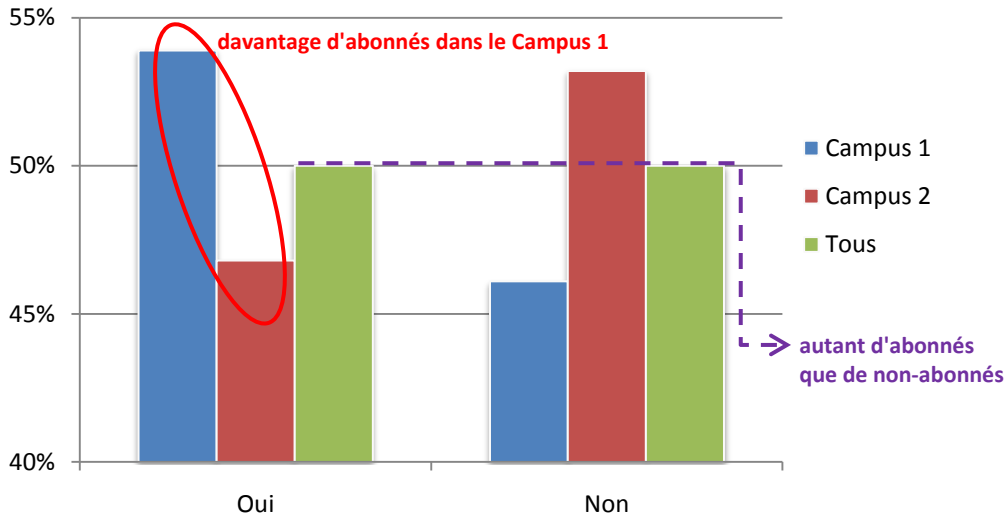

Parmi les raisons suivantes, laquelle a principalement motivé le choix de votre logement?
La proximité de votre lieu d'étude
41,5%
Le montant du loyer
38,4%
La proximité de lieux d'activités/de vie
5,4%
L'attrait pour le quartier
4,6%
La desserte en transport en commun
3,4%
La proximité du logement de vos amis
2,5%
La proximité de la gare SNCF
1,30%
0% 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35% 40% 45%

Point de départ pour se rendre sur leur lieu d'études mais également vers leurs activités de loisirs ou les commerces ; la mobilité des étudiants est étroitement associée à leur lieu de résidence. En effet, la première raison qui motive les étudiants enquêtés quant au choix de leur logement est, pour 41,5 % d'entre eux, la proximité de leur lieu d'études. On observe alors que la stratégie de résidence des étudiants entend réduire au maximum la distance qui les sépare de leur lieu d'étude, quitte à l'augmenter pour d'autres activités.

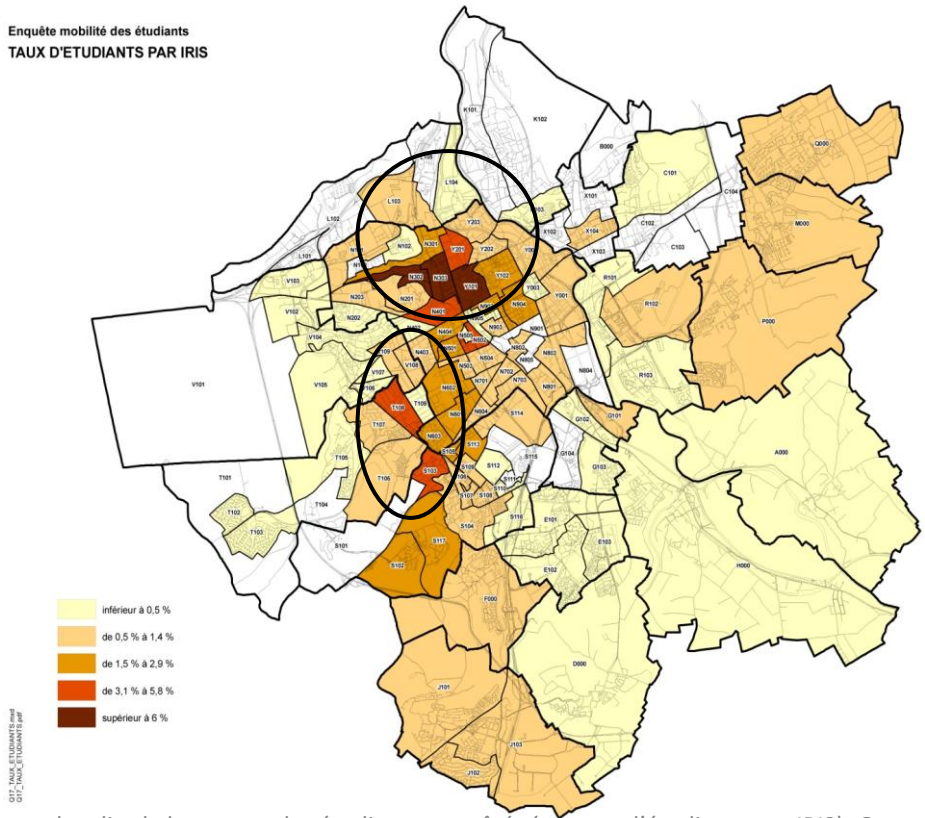
Toutefois, les motivations qui déterminent le choix du logement peuvent évoluer avec l'âge ou l'année d'étude des étudiants. Car l'on constate un effet de cycle dans le choix du logement ; les étudiants en médecine forment un exemple évocateur. En 1ère année, eu égard à la rigueur et quantité de travail demandé, ils recherchent la proximité avec le lieu d'étude. Par la suite, ils se rapprochent du cœur de ville de Nancy parce qu'il représente pour eux un lieu de sociabilité étudiante et c'est dans cet espace qu'ils conçoivent leur vie festive : *« À Brabois, tu es juste à côté de la fac et tu n'as pas à chercher. Et c'est pour ça que dans les années supérieures, 2ème, 3ème année, on a moins la pression au niveau du travail et on a tendance à revenir vers le centre »* témoignait une étudiante en 2ème année de médecine lors d'un entretien collectif.

Si l'on observe, pour cette même question, les différences entre étudiants des Campus 1 et 2, on s'aperçoit que les premiers accordent davantage d'importance à la desserte en transports en commun dans le choix de leur logement étudiant (16,2 % contre 10,9 % pour le Campus2). Ceci expliquant pourquoi davantage d'étudiants du Campus1 possèdent un abonnement TC. Une importance qui a été soulignée lors des entretiens collectifs « *Tout est vraiment axé sur le tram. C'est vraiment le nerf de tout ce que l'on fait là* ».

Possession d'un abonnement de transport en commun selon le site universitaire d'appartenance



Ainsi, 68,1 % des étudiants interrogés rejoignent leur lieu d'étude en moins de 20 minutes (26,3 % en moins de 10 minutes et 41,8 % mettent entre 10 et 20 minutes). Une proximité qui explique pourquoi la marche est le mode le plus utilisé pour rejoindre le lieu d'étude : 57,1 % des étudiants marchent pour aller sur leur lieu d'étude.

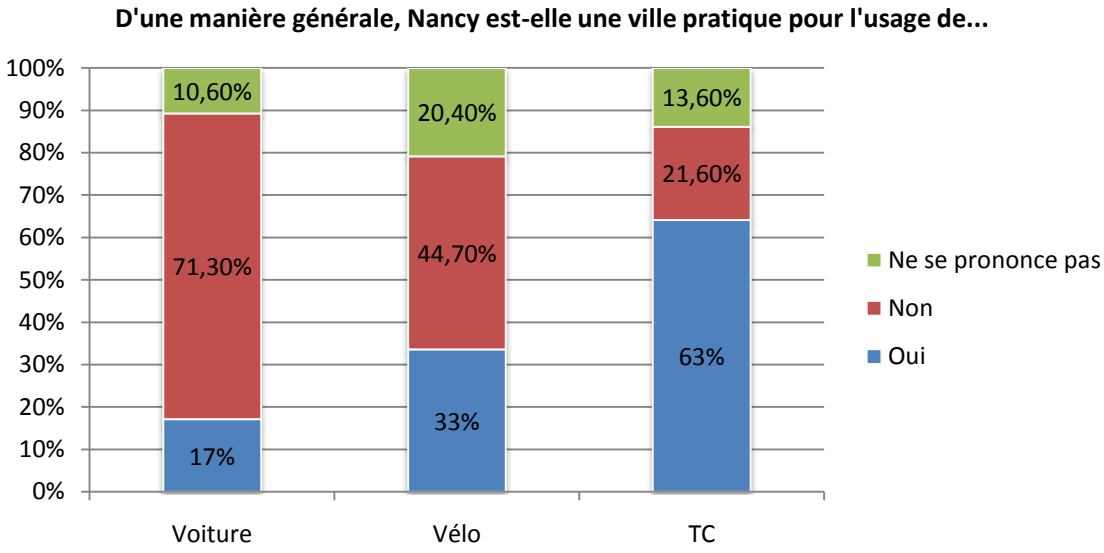


La carte ci-dessus localise le logement des étudiants enquêtés (en taux d'étudiants par IRIS). On y voit la correspondance entre les fortes densités de logement étudiant et les deux sites universitaires étudiés.

→ Faire le lien entre mobilité et parcours résidentiel

La problématique de l'offre de logement étudiant doit être pensée en lien avec la question de la mobilité étudiante. Lorsque cette offre s'éloigne des sites universitaires, un service de transport alternatif à la marche (privilégiée par les étudiants) et, si possible, à la voiture particulière, doit pouvoir prendre le relais (transports en commun, pistes cyclables, etc.)

- **Les perceptions générales des déplacements :** *le Grand Nancy, une ville où il est facile de se déplacer…mais pas pour tous les modes ?*

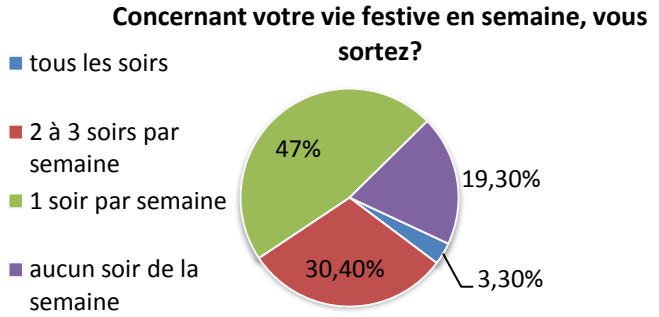


Si de manière générale, Nancy est perçue comme une ville où il est facile de se déplacer (à 73% des étudiants enquêtés), il n'est pas de même si l'on se penche sur certains types de transports. Ainsi, une forte majorité estime que la ville n'est pas pratique pour l'usage de la voiture (71,3 %) ni, dans une moindre mesure, pour l'usage du vélo (44,7 %).

Si ces deux modes de déplacements individuels ou personnels sont jugés peu pratiques, à l'inverse, les transports collectifs sont davantage perçus comme étant d'un usage plus facile (63 %). Un attrait qui chute dès lors que l'on se dégage des horaires de services de journée : 77,3 % des enquêtés considèrent les services des transports en commun inadaptés à la vie nocturne. Lors des entretiens collectifs, le manque de TC la nuit a été citée comme un frein à la pratique d'activités festives.

→ Adapter l'amplitude horaire des services de TC, la nuit notamment

Pour près de la moitié des étudiants enquêtés (49,6 %), il faudrait un service de transports en commun jusque 4 heures du matin. La vie nocturne forme l'une des principales caractéristiques du mode de vie étudiant, c'est un moment important où se tissent des sociabilités étudiantes. Les étudiants, notamment ceux localisés dans le secteur Brabois/Montet/Aiguillettes demandent avant tout des moyens de se déplacer la nuit en évitant de prendre leur voiture ; c'est en tout cas ce qui ressort des entretiens collectifs.

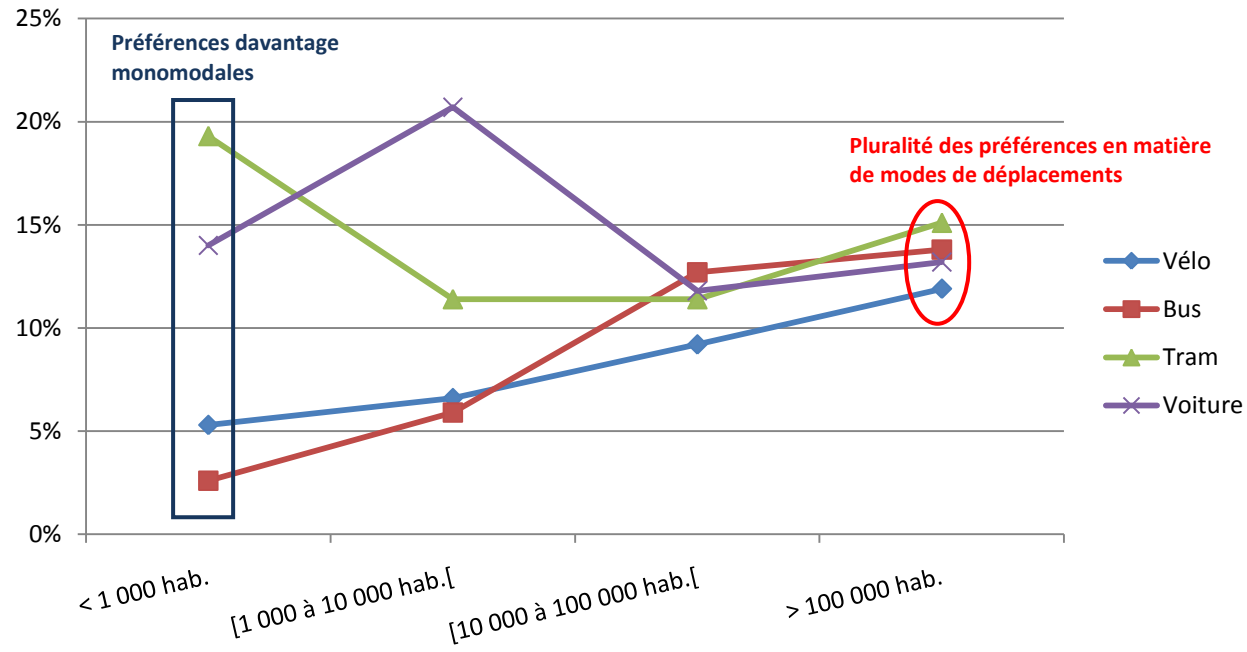


- **« La ville, mode d'emploi » :** *l'apprentissage de la mobilité s'effectue avant l'entrée dans l'enseignement supérieur*

Se déplacer dans une ville, utiliser les réseaux de TC et passer d'un système à un autre n'est pas inné pour les individus et donc les étudiants. Cela demande une certaine connaissance, habitude, compréhension du système de transport en place.

L'enquête montre ainsi que la taille de la commune d'origine des étudiants structure en partie leurs perceptions et leurs pratiques de mobilité. Autrement dit, le « capital de mobilité » des étudiants est conditionné par la manière dont ils se sont déplacés par le passé. Ainsi, les étudiants issus d'une « grande ville » (i.e. une ville importante en nombre d'habitants) auront moins tendance à se déplacer en voiture (conducteur ou passager) et à posséder un véhicule que les étudiants issus des villes de moins de 1 000 habitants. Au contraire, ils citeront plus facilement le vélo et le bus comme modes préférés pour se déplacer en ville. Dans la même mesure, leurs préférences de modes de déplacements seront davantage diversifiées et donc plurimodales alors que leurs camarades issus des petites villes auront plutôt des préférences monomodales

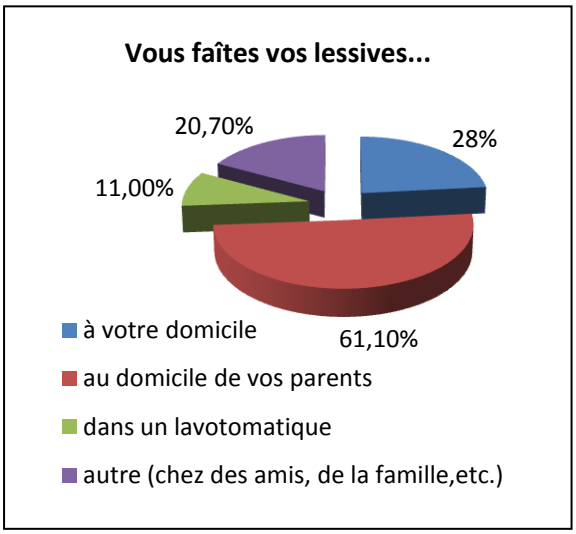
Mode de transport préféré lors de déplacements en ville selon la taille de la commune d'origine (marche exclue)



→ Développer une information et une communication plus ciblée pour attirer les étudiants provenant de petites ou moyennes communes vers une préférence modale reportée de la voiture vers les TC. Une information qui puisse constituer un « mode d'emploi de la ville » et contribuer au changement des habitudes de déplacements encore trop souvent similaires à celles acquises au lycée.

- **Intensité des déplacements et intégration à la ville :** *l'autonomie des étudiants en question*

Cette étude a permis de souligner en quoi la mobilité quotidienne et « urbaine » des étudiants est influencée par leurs déplacements « extra-urbains » (le retour chez les parents).



En effet, l'un des aspects caractéristiques du mode de vie étudiant se définit sans doute par la « double vie » que certains d'entre eux mènent entre leurs communes d'origines et celles où ils poursuivent leurs études : 30 % des étudiants interrogés rentrent chez leurs parents une fois par semaine, 25,4 % tous les jours ou 15,2 % une fois tous les quinze jours ; ainsi une part importante des enquêtés effectue des allers-retours réguliers.

Or ces déplacements se distinguent des déplacements quotidiens : ils sont plus longs, réalisés le WE et utilisent un mode de déplacement adapté au transport de bagages tels que l'alimentation ou encore les vêtements. Car, l'enquête révèle qu'un taux élevé d'étudiants font leurs lessives chez leurs parents (61,10 %) et 36,7 % d'entre eux apportent régulièrement ou toujours de l'alimentation en provenance de chez leurs parents.

Aussi, pour rentrer chez leurs parents, 40,4 % des étudiants utilisent la voiture (conducteur ou passager) et 35,5 % le train : deux modes adaptés au transport de bagages. Dès lors, la nécessité d'avoir un véhicule pour le retour au domicile parental peut contribuer à en garder l'usage en semaine, de retour dans l'agglomération nancéienne : 8 % des étudiants interrogés avancent qu'il est indispensable d'avoir une voiture quand on est étudiant à Nancy car « c'est pratique pour faire les courses » ou car « il n'y a pas de transports en commun tard la nuit » pour 6 % d'entre eux (réponses les plus récurrentes).

Si le degré d'autonomie vis-à -vis des parents influe sur la mobilité quotidienne des étudiants, on observe toutefois une autonomisation progressive des étudiants et donc une intégration croissante à la « vie de la cité » au fur et à mesure de l'avancée dans le cycle d'étude: les étudiants en licence ont tendance à rentrer plus souvent chez leurs parents que les étudiants en master.

Ce constat fait écho à l'idée qu'il n'y a pas un seul et unique degré de mobilité et donc d'intégration à la ville chez « les étudiants ». Cet ensemble ne forme pas un groupe homogène aux comportements de mobilité identiques et leurs pratiques et perceptions de chacun évoluent au fil de leur scolarité.

→ Distinguer « mobilité » et intégration à la ville

L'analyse de la fréquence du retour au domicile parental permet de distinguer la mobilité en termes de kilomètres parcourus et la mobilité en tant qu'usages d'un espace donné : on peut aisément parcourir de longues distances sans pour autant être très « mobile ». En effet, un étudiant réalisant des allers-retours réguliers entre son logement étudiant et la commune de ses parents aura une distance parcourue hebdomadaire importante sans pour autant avoir un usage et une pratique intense de l'agglomération nancéienne en semaine.

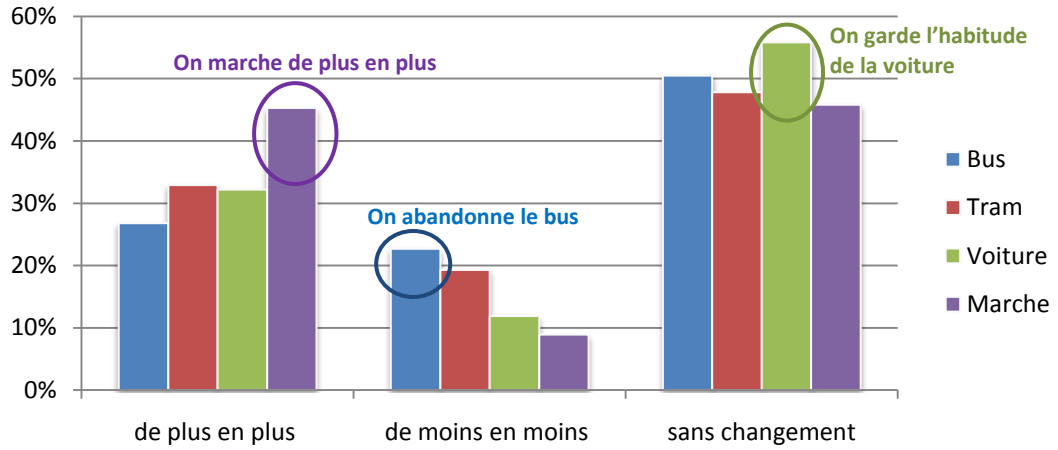
- **Les pratiques de déplacements des étudiants :** *des modes collectifs ou individuels…quelles préférences ?*

1) La marche : *première dans la mobilité étudiante*

À la question « *En ville, quand vous vous déplacez seul /avec des amis, quel est votre moyen de transport préféré ?* », c'est la marche qui est le mode de déplacement le plus plébiscité (56,20% des interrogés). Si l'on interroge les raisons de cette préférence, il semblerait que la marche soit le mode qui se prête le mieux à « l'urbanité » : près de 25 % des étudiants interrogés avancent qu'avec la marche, « la ville est agréable à parcourir, à regarder (architecture, paysage, etc.) ». À cela s'ajoute l'aspect pratique de ce mode : mobilisable par tous (« *c'est plus économique* ») et sans contraintes.

Une préférence qui explique pourquoi la marche est le mode le plus utilisé pour se rendre sur le lieu d'étude (57,1 %). Par ailleurs, la marche est un mode qui, depuis l'entrée dans l'enseignement supérieur, n'est pas délaissé ; au contraire, elle est largement mobilisée et cela, de plus en plus.

Utilisation des modes de transport depuis l'entrée dans l'enseignement supérieur



→ Approfondir la connaissance de la mobilité piétonne

La marche est un mode majoritairement employé mais sa pratique est encore peu connue des pouvoirs publics (itinéraires, comptages piétons, etc.). Faciliter la marche, c'est pouvoir contribuer à une meilleure alternative au système automobile car marche, vélo et transports en commun fonctionnent en complémentarité.

2) La voiture : *mode répondant à l'ensemble des besoins liés au mode de vie étudiant*

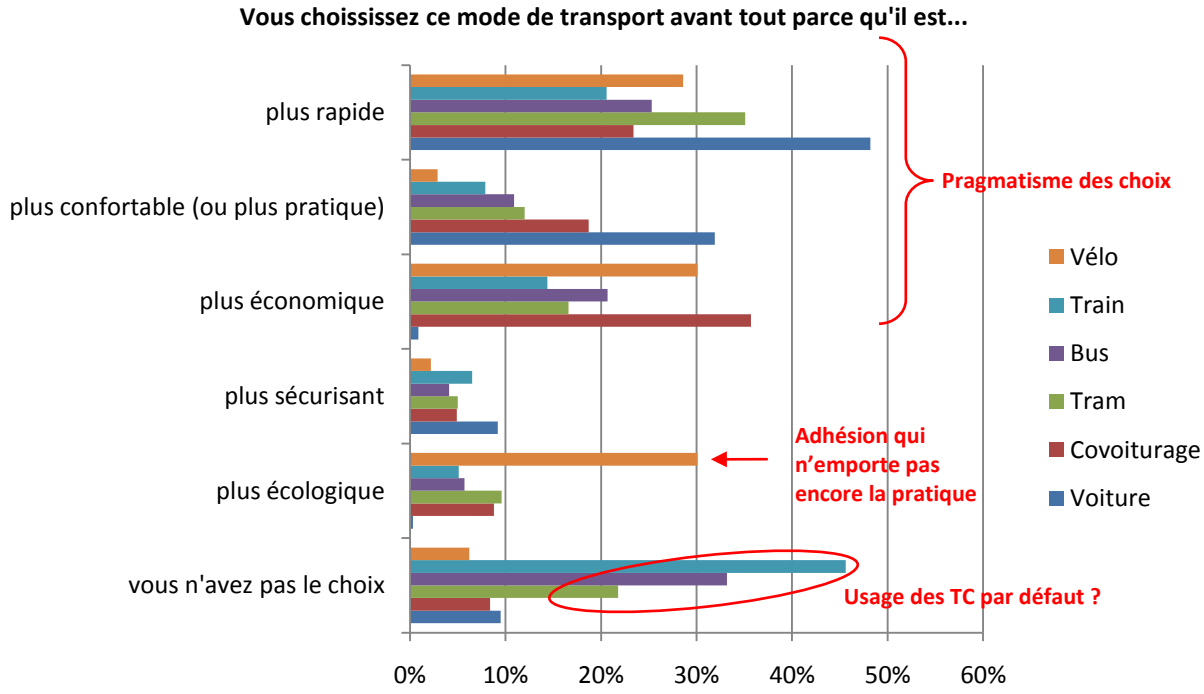
Si une majorité des étudiants interrogés s'accorde à dire que Nancy n'est pas une ville pratique pour l'usage de la voiture (71,3 %), celle-ci reste un mode largement mobilisé par les étudiants dans leur vie quotidienne. Troisième mode employé pour se rendre sur le lieu d'étude après la marche et le tramway ; elle occupe davantage le terrain pour les déplacements liés aux loisirs et aux

achats. On peut donc dégager les grandes tendances pour lesquelles l'usage de la voiture est plébiscité[2]:

-**son aspect pratique** : transport de courses, des lessives ;

-**la liberté offerte par ce mode** : « *c'est plus rapide* », « *on est libre d'aller où l'on veut* », « *permet de sortir plus souvent le soir* » ou encore « *il n'y a pas de contraintes horaires* » sont des réponses qui reviennent fréquemment ;

-**pour remédier à une offre de transports en commun insuffisante** : car *« il n'y a pas de service de transports en commun tard la nuit* », « *la desserte en TC est insuffisante*» ou encore « *les fréquences des TC sont insuffisantes* ».



On a déjà montré en quoi les habitudes acquises avant l'entrée dans le supérieur et la fréquence du retour chez les parents pouvaient influer sur l'usage de la voiture. D'autres déterminants se dégagent de cette enquête telle que **la facilité de stationner ou non** et **l'efficacité des TC**.

❖ **<u>Mobilité automobile et facilité de stationnement</u>**

Lorsque l'on demande aux étudiants de compléter la phrase "*Quand on est étudiant à Nancy, il est inutile d'avoir une voiture parce que…*"; la difficulté de stationnement forme la seconde raison invoquée à l'inutilité de la voiture en ville (9,4 %) après le nombre suffisant de TC (36,2 %).

La difficulté de stationner peut donc constituer un motif de renoncement à la voiture pour les étudiants ; en particulier, les étudiants du Campus 2. En effet, les problèmes liés au stationnement et aux conditions de déplacements en voiture (stationnement coûteux, centre-ville difficile d'accès, etc.) sont davantage cités par les étudiants du Campus 2 : près de 40% d'entre eux déclarent avoir « très souvent » ou « souvent » des difficultés de stationnement à proximité de leur lieu d'étude alors que dans les mêmes proportions, on déclare « rarement » chez les répondants du

[2] cf. les réponses -libres- à la question « *Quand on est étudiant à Nancy, il est indispensable d'avoir une voiture parce que…* »

Campus 1. La proximité du lieu d'étude et des services en général fait partie également des raisons les plus souvent évoquées par les étudiants du Campus 2 comme motifs de renoncement à la voiture.

❖ **TC et mobilité automobile : les TC davantage utilisés par défaut?**

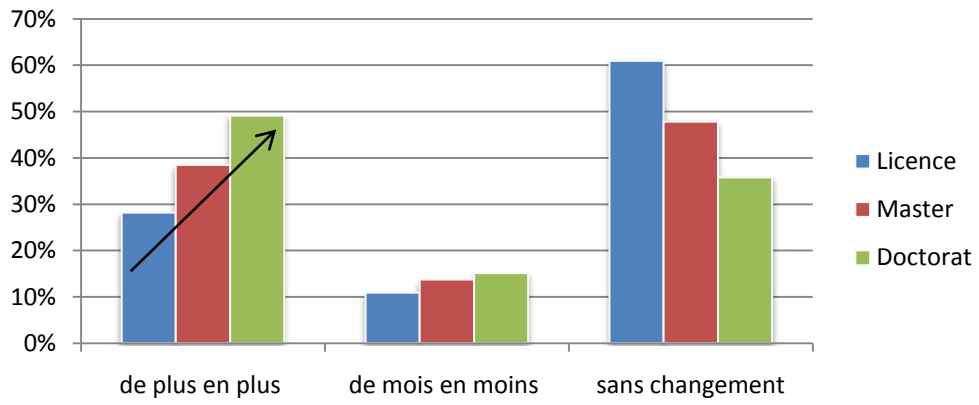
Autre déterminant à l'usage de la voiture, la qualité et quantité des services de transports en commun: s'il est "indispensable d'avoir une voiture à Nancy, c'est en premier lieu "parce qu'il n'y a pas de transports en commun la nuit". C'est pourquoi, à la question "*Selon vous, pour faciliter la mobilité des étudiants, il faut agir avant tout sur?*", près de 35 % des enquêtés évoque la nécessité d'un travail sur les TC: horaires (20,1 %), fréquences (11,7 %) ou encore dessertes (5 %).

On note que les étudiants cumulent rarement voiture et abonnement en TC: dans les mêmes proportions, lorsque les étudiants disposent d'une voiture, ils ont plutôt tendance à ne pas posséder d'abonnement en transports en commun, et inversement.
Cette confrontation entre les deux « passeports de mobilité » que forment la voiture et l'abonnement de TC n'est pas liée à des raisons économiques ; l'enquête démontrant l'absence de corrélation entre revenu mensuel des étudiants et possession d'une voiture.

À noter toutefois que l'usage de la voiture est différent selon le site universitaire et le cycle d'étude: 20,5 % des étudiants interrogés qui déclarent préférer la voiture pour leurs déplacements à Nancy sont inscrits dans une des formations du Campus 2 alors que 10,1 % sont du Campus 1; alors qu'on dénombre un nombre équivalent d'étudiants propriétaires d'automobiles dans les deux sites. Signe que l'automobile est davantage employée dans le centre-ville par les étudiants du Campus 2.

Par ailleurs, plus les étudiants avancent dans leur cursus universitaire et plus ils ont tendance à mobiliser davantage ce mode. On peut expliquer cette tendance par le fait qu'à partir du Master, les étudiants occupent plus souvent un emploi nécessitant des déplacements plus long et parfois hors-agglomération. D'autre part, à ce stade et dans certaines filières, les emplois du temps se desserrent en termes de cours obligatoires ; ce qui laisse présager que la voiture serait donc sollicitée plus souvent lorsque les déplacements sont plus aléatoires et moins déterminés au cours de la semaine.

Utilisation de la voiture depuis l'entrée dans l'enseignement supérieur selon le cycle d'étude



❖ **Autosolisme ou covoiturage?**

Lorsque qu'on analyse les motifs de déplacements, on constate que le trajet vers les lieux de vie festive nocturne est le motif pour lequel les étudiants ont le plus fréquemment recours au covoiturage. Un système davantage mobilisé par les répondants du Campus 1 (24,6 %) que les étudiants du Campus 2 (18,4 %). Une différence qui s'explique par le fait que les lieux de sortie nocturnes pour les étudiants du Campus 1 (amis, bars, boîtes de nuit ou soirée étudiantes) sont plus éloignés de leur domicile que pour les étudiants du Campus 2. Ils dépendent aussi davantage des horaires des TC, du tramway notamment.

Ainsi, nul militantisme écologique derrière cette nouvelle pratique: si les étudiants utilisent le covoiturage, c'est essentiellement pour des raisons pratiques et économiques (35,7 %). Lors des entretiens collectifs, l'aspect « convivial » de ce mode a été souligné, tout comme l'aspect pratique pour rejoindre le domicile parental le WE: « *La dimension écologique, c'est là, mais ce n'est pas juste pour ça qu'on le fait. […] C'est pareil, je fais du covoiturage, ce n'est pas forcément que par économie ni par écologie, c'est parce que j'ai l'occasion de me déplacer avec ma voisine et que ça nous arrange toutes les deux.* »

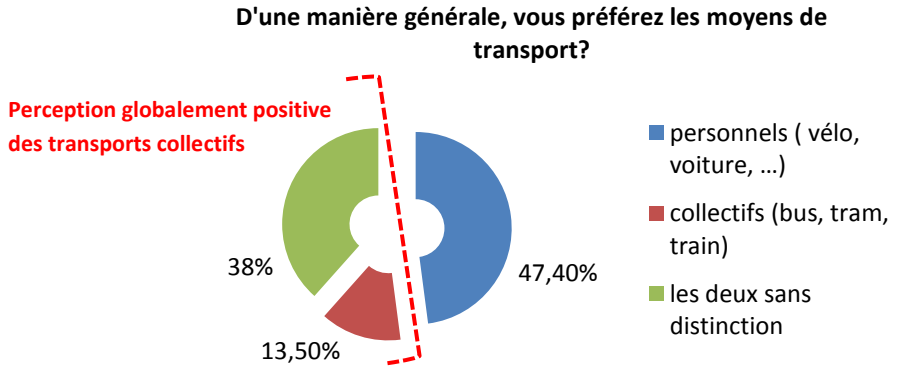
Puisque la moitié des étudiants (53,4 %) se déclarent curieux des nouveautés qui peuvent leur être proposées en matière de déplacement (nouveaux services, nouveaux horaires, nouveaux tarifs, etc.); la piste du covoiturage semble être une piste à suivre pour infléchir l'autosolisme.

→ Encourager la mise en œuvre de services de transports complémentaires aux réseaux de TC et alternatifs à l'autosolisme…le covoiturage comme exemple

Près de 87 % des étudiants enquêtés possèdent un ordinateur personnel et 77 %, une connexion internet. Connaissant la curiosité des étudiants face aux nouveaux services qui peuvent leur être proposés et sachant que 35,6 % d'entre eux s'informent déjà des horaires et des trajets des services de TC par internet ; l'utilisation de ce nouveau canal de communication offre de fortes potentialités pour le développement de nouveaux services.

3) Le Tramway : *mode le plus plébiscité des TC*

On l'a vu, les deux premiers modes de déplacements préférés des étudiants quand ils sont en ville sont la marche et la voiture. Mais les transports en commun ne sont pas totalement rejetés : si l'on fait cette fois la distinction par type de mode, la perception des modes collectifs reste globalement positive :



De même, l'offre de transports en commun dans l'agglomération nancéienne semble globalement satisfaisante chez près de 65% des étudiants interrogés et 78,8% d'entre eux estiment que le bus et le tram sont des modes moins coûteux pour les petits trajets en ville.

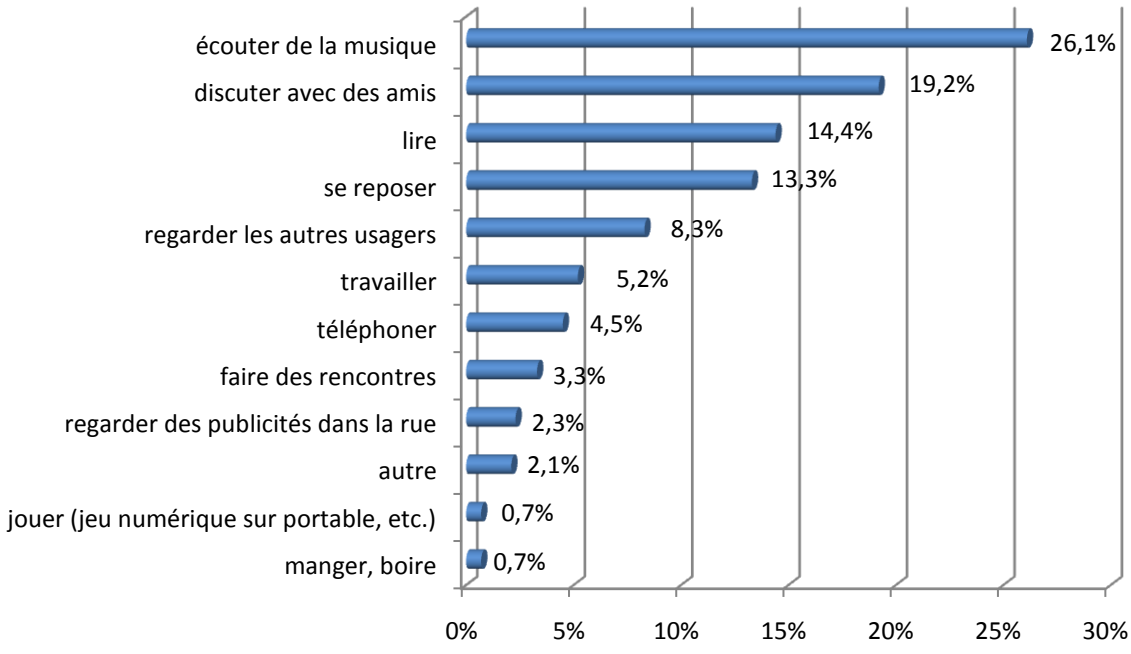
Si, pour ce rendre sur le lieu d'étude, voiture, tram et bus sont mobilisés presque dans les mêmes proportions ; on distingue une forte différence entre les deux sites universitaires étudiés.

Si 7,4 % des étudiants du Campus 2 utilisent le tram pour se rendre sur leur lieu d'études, ils sont 39,1 % à l'utiliser dans le Campus 1. Dans la même mesure, les étudiants interrogés du Campus 1 ont 3 à 4 fois plus souvent recours au tram que les étudiants du Campus 2 quand ils sortent le soir en semaine ou lorsqu'ils rejoignent leur lieux de loisirs. Cet attrait plus prononcé du tram chez les étudiants Brabois/Montet/Aiguillettes provient, on l'a montré, en grande partie de la localisation de leur logement, à proximité du tramway.

En comparaison avec le bus, le tramway revêt d'**une image positive et séduisante**: 51,3 % des enquêtés trouvent le tram esthétiques tandis que près de la moitié de l'échantillon trouve les bus inesthétiques (49,7 %). De même, 55,5 % pensent que les tramways sont respectueux de l'environnement alors qu'ils sont 22 % à le penser pour le bus.
Pourtant, d'une manière générale, quand on demande aux étudiants interrogés les raisons pour lesquelles ils choisissent le tram, 35,1 % répondent avant tout parce qu'il est plus rapide. L'aspect confortable du tram est donc peu cité en comparaison à la rapidité qui lui est accordée par les étudiants : 86,7 % des étudiants du Campus 1 considèrent que les trams sont trop bondés tout comme 71,5 % des étudiants du Campus 2.

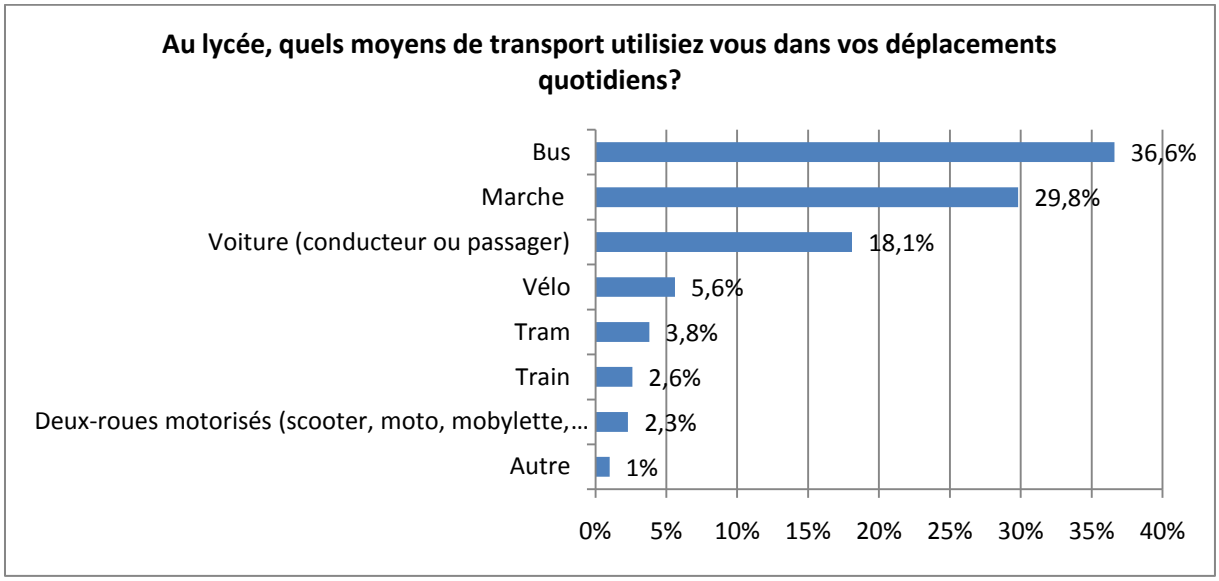
L'importance attribuée au **caractère confortable** des TC est liée au fait que pour les étudiants, prendre les transports en commun, c'est aussi pouvoir profiter d'un moment de détente, un moment pour soi. Pour certains d'entre eux, c'est un moment propice au prolongement de la vie privée (discuter avec les amis, téléphoner) ou scolaire (travailler).

Selon vous, utiliser les transports en commun, c'est une bonne occasion de ...



4) Le bus: *paradoxe d'un mode trop associé à la vie lycéenne?*

Alors que 36,6 % des étudiants interrogés avaient principalement recours au bus lors de leurs déplacements quotidiens au lycée ; c'est le mode de transport qui connait la plus forte désaffection des étudiants depuis leur entrée dans le supérieur.

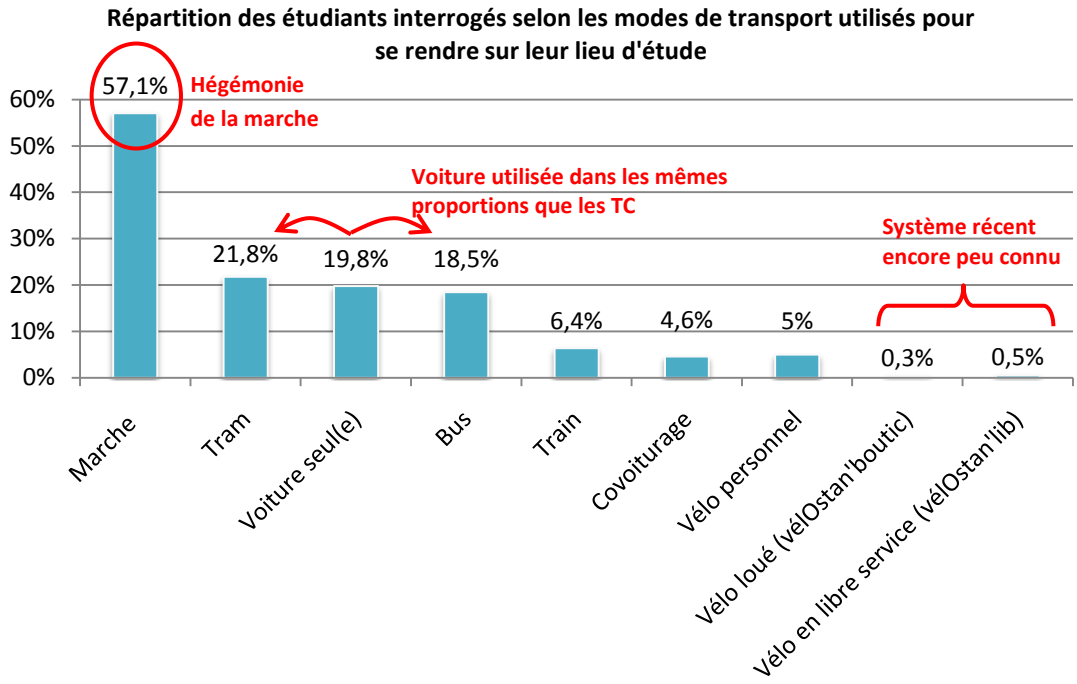


Entre la voiture, le tram et le bus ; comme on l'a vu précédemment, ce dernier reste tout de même celui qui est perçu le plus négativement par les étudiants interrogés qu'ils l'utilisent avant tout « quand ils n'ont pas le choix » (33,2 %). Si le bus forme pour ainsi dire, le « mal-aimé » de l'offre de transport en commun de l'agglomération nancéienne, c'est sans doute parce qu'il reste associé dans la mentalité collective aux années collège et lycée. Ce mode est en effet traditionnellement déployé par les collectivités pour les transports scolaires.

5) Le vélo, *un mode séduisant, aux bienfaits reconnus…mais peu utilisé*

On l'a vu, 44,7 % des étudiants interrogés trouvent que Nancy est une ville peu pratique pour l'usage du vélo. Les explications données à cela peuvent être regroupées en deux raisons principales :
= l'insécurité : 18,6 % considèrent que la « circulation est trop dense », 11,3 % trouvent que « c'est insécurisant » et 10,4 % déclarent que « les automobilistes sont trop dangereux »; soit près de 40 % des étudiants qui expriment un fort sentiment d'insécurité à vélo.
= l'état du réseau cyclable : 17 % considèrent que les pistes cyclables sont en nombre insuffisant et 10,1 % ne les trouvent pas assez bien adaptées (« mal aménagées », « difficiles à comprendre », etc.).

On pourrait penser la population étudiante comme particulièrement sensible aux enjeux de développement durable et à l'usage de mode de transports moins polluants. Certes, le vélo est le seul mode de déplacement pour lequel l'aspect écologique est invoqué lorsqu'il est employé. Néanmoins, il reste le mode de déplacement le moins utilisé par les étudiants.



Plus généralement, si ¾ des répondants (74,2 %) connaissent le système de vélo en libre service *VélOstan'lib*, ils sont 12,5 % à l'utiliser. De la même manière, un peu plus de la moitié des étudiants enquêtés (51,5 %) connaissent le service de location *VélOstan'boutic* et ils sont 4,1 % à l'utiliser. Des résultats qui peuvent s'expliquer par le caractère récent du système: au moment où l'enquête a été passée, *VélOstan'lib* n'était en service que depuis sept mois à peine.
Si ces deux services n'ont jamais été utilisé par les étudiants, c'est, selon leurs dires, parce qu'ils « préfèrent les autres moyens de transports ». Mais la méconnaissance du service est aussi une raison invoqué pour leur non-utilisation (5,9 % des sondés ne savent pas où se renseigner pour le service *VélOstan'boutic* et 8,3 % ne connaissent pas le fonctionnement de *VélOstan'lib*) ; signe que l'information est un déterminant essentiel de la mobilité.
À noter que près de 20 % des étudiants interrogés ont déclaré n'avoir jamais utilisé le service *VélOstan'lib* parce qu'il n'y a pas de bornes près de son domicile (13,8 %) ou à proximité du lieu d'étude (7,1 %).

• Éléments de conclusion

En définitive, cette enquête a mis en lumière plusieurs singularités en confrontation avec les résultats initialement pressentis :
- On imaginait les étudiants tels des fers de lance des comportements respectueux pour l'environnement, privilégiant vélo et transports en commun dans leurs déplacements…**L'écologie est une dimension présente à l'esprit des étudiants enquêtés mais reste toutefois secondaire dans leurs choix de mobilité** ; ils possèdent **une attitude plutôt pragmatique** face aux déplacements. La rapidité du déplacement, le coût ou le confort passent avant les préoccupations écologiques.
Comme souvent mais peut-être davantage à cette âge de la vie, l'enquête a donc mis en lumière de réels **écarts entre discours et réalité des pratiques**.
- Ce pragmatisme des pratiques coexiste néanmoins avec **une importante dimension psychologique**. La perception du bus forme à ce tire, un exemple significatif : c'est le mode qui connaît la plus forte désaffection chez les étudiants depuis leur entrée dans le supérieur ; alors qu'une majorité d'entre eux l'utilisaient auparavant. C'est que le bus est un mode qui renvoie à l'image de leurs « années

collège et lycée » où leur mobilité était plutôt contrainte (absence de permis voiture ou dépendance vis-à-vis des horaires de bus)

- L'enquête a permis de « disséquer le groupe étudiant » et de montrer que, de par leurs pratiques, habitudes et perceptions, **il n'y a pas un seul modèle de mobilité chez les étudiants mais plutôt une multitude**. Les étudiants en facultés de Lettres - Sciences Humaines et Droit utilisent davantage la voiture dans leurs déplacements que ceux du site Brabois-Montet-Aiguillettes qui eux, privilégieront le tramway. La mobilité évoluent également en fonction du cycle d'étude : plus on avance dans la formation, moins on rentre fréquemment au domicile parental et plus on aura une pratique « intense » de l'agglomération.

- Cette enquête replace également **les déplacements piétons au cœur du champ de la mobilité étudiante** : plus de la moitié des étudiants (57,1 %) marchent pour se rendre sur leur site universitaire. Mode universel, gratuit, agréable et souvent rapide ; la marche est fortement investie par les étudiants.

- L'enquête rappelle le **rôle prépondérant de la localisation du logement** dans la mobilité des étudiants ; ces derniers privilégiant la proximité de leur logement avec leur site universitaire. Le logement forme un lieu marqué de transfert modal depuis lequel on se rend vers les lieux de loisirs, d'études ou d'achats. L'étude des stratégies résidentielles des étudiants est donc étroitement associée à l'analyse de leur mobilité.

- **Le vélo est un mode très faiblement investi par les étudiants**. VélOstan'lib et VélOstan'boutic sont peu utilisés ni connus, en raison principalement de la jeunesse de ces services communautaires au moment de la passation de l'enquête. Les modes personnels parmi lesquels la voiture occupe une place importante, sont préférés aux modes collectifs. Le covoiturage, mode collectif nouveau, trouve un public chez les étudiants mais davantage pour des raisons pratiques et économiques que pour des préoccupations environnementales.

- Les **étudiants sont sensibles aux nouveaux modes et services qui pourraient leur être proposés** mais l'information reste un paramètre primordial pour contribuer à l'utilisation effective de ces services nouveaux. Bien avant le caractère innovant du service, c'est la qualité et l'efficacité qui est attendue par les étudiants : plus grande amplitude horaire des services de TC, meilleure répartition des bornes de vélo en libre service ou fréquences de TC plus nombreuses sont des demandes que l'on a souvent retrouvés, dans les réponses aux questionnaires ou lors des entretiens collectifs.